Come è cambiata (in meglio) la cittadina abruzzese

A Penne neanche la DC riesce a parlar male della giunta di sinistra

Si è riusciti a far tornare gli emigrati e ad impedire nuove « partenze » - Cosa si è fatto sul terreno dei servizi - Si pensa al futuro

Nostro servizio

PENNE — Posta sulle colline a metà strada tra il Gran Sasso e il mare, con i suoi dodicimila abitanti equamente ripartiti tra centro urbano e zone abitate rurali, la bella cittadina di Penne è in questi giorni di vigilia elettorale un caso più unico che raro. E' un comune « rosso » contro il quale perfino la Democrazia cristiana non trova nulla da dire. Nemmeno in questa campagna elettorale condotta sull'onda della « sana ventata reazionaria ». I manifesti di questo partito tappezzano i muri solo di simboli, ma per il resto sono muti come i suoi dirigenti e militanti. Non parlano di « miracoli mancati », non denunciano: nemmeno una faccia tosta come quella dei dc riesce a trovare nella giunta rossa di Penne uno straccio di punto di attacco.

« E come potrebbero! — dice Fioravante Evangelista, vice sindaco comunista — dal 1975 sono passati solo cinque anni, ma sono bastati per ricucire una eredità pesante ». Un'eredità che in soldoni significava centinaia di milioni di passivo, debiti di ogni genere, immobili comunali pignorati, assenza di un piano regolatore e di una qualunque prospettiva per la città e la sua gente. Una realtà di sottosviluppo e disgregazione riflessa nel dato più amaro di un progressivo spopolamento che negli anni 1961-1971 raggiunge una punta altissima. « Adesso invece gli emigranti tornano e non sempre chi ci vive è costretto ad andarsene ».

Artigianato, commercio e piccola industria sono i nuovi settori in decollo, ma è soprattutto la « vecchia agricoltura » che riceve nuovi impulsi, e il suo rilancio è l'alternativa alla « Transcollinare » un asse stradale inutile e costoso che dovrebbe unire le province di Chieti ed Ascoli Piceno, unico « modello di sviluppo » pensato dalla DC nei suoi anni di dominio incontrasto. « Oggi nelle campagne di Penne non esistono più case senz'acqua, il progetto già in cantiere di una diga sul fiume Fino, ettari di terra incolta potranno essere finalmente messi a coltura». Per la prima volta nella sua storia Penne ha oggi un piano regolatore generale, che significa, dice Evangelista, finalmente salvaguardia dell'ambiente, aree per strutture pubbliche e per attività produttive. Ma soprattutto ha consentito di sbloccare l'attività edilizia.

« E si può finalmente parlare anche di servizi sociali — è Rosa Tecla che parla, giovanissima assessore alla Sanità — con un consultorio perfettamente funzionante, con quindici sezioni di scuola materna, con il superamento delle pluriclassi di campagna (una specie di sezione unica per ragazzi di ogni ordine scolastico), realizzato con nuove strutture ed un efficiente servizio di scuola-bus tra la campagna e la città, con un efficiente servizio di medicina scolastica preventiva e correttiva con corsi di ginnastica e nuoto (con gli scuola-bus i ragazzi si trasferiscono sino alle piscine di Pescara) ».

«Un'attenzione particolare — aggiunge Evangelista — è stata dedicata al recupero delle ricchezze naturali e storiche della città ». Oltre al recupero delle sorgenti e delle fontane monumentali esistenti attorno a Penne con un piano di occupazione giovanile, è stato realizzato un progetto per il disinquinamento di una antica ricchezza, l'acqua « vestina », una sorgente minerale inquinata dalle fogne che precedenti amministrazioni hanno fatto passare fin dentro la sorgente stessa.

Per il futuro ci sono progetti per il turismo. « La nostra è una zona bella ma poco conosciuta» — e piani di investimenti « per opere pubblihe ».

Ma c'è una cosa che Evangelista e Tecla sottolineano con orgoglio, ed è il ruolo del piccolo comune che in questi anni ha saputo essere protagonista non solo di un processo di sviluppo, ma sostegno di tante lotte operaie e contadine, che hanno permesso di salvare settori economici in sfacelo e grazie alle quali si è potuto cominciare a lavorare anche per il futuro.

Sandro Marinacci

Un'azienda malata una conduzione prepotente

Al teatro Massimo di Palermo sempre di scena arroganza e strapotere d.c.

PALERMO — Il Teatro Massimo di Palermo, ancora oggi — dopo tre anni dall'insediamento degli organi statutari succeduti al periodo dell'oscura gestione commissariale — è ancora un'azienda malata, per la conduzione prepotente e rozza, collegata a quella della peggiore DC siciliana e non.

Un'azienda, formata da circa 700 dipendenti, che ancora non ha affrontato, tra le altre cose, la pianificazione dei ruoli, e dunque delle responsabilità dei propri dipendenti, che si renderebbero necessarie per le modificazioni e le disfunzioni macroscopiche, avvenute negli ultimi anni nella pianta organica dell'ente, in un clima di caos.

E' dunque è indispensabile determinare un nuovo organigramma, l'ossatura portante dell'organizzazione del lavoro, per dare chiarezza alle competenze, spazzando via equivoci, eterni dubbi, incomprensioni, privilegi, emarginazioni, scontentezze e scontri che non determinano la unità dei lavoratori, indispensabile per una migliore qualità del lavoro. Si va avanti, invece, nel quadro dei più avvilenti giochi di potere, ricatti e paure, mortificando la partecipazione dei lavoratori, il loro ruolo nella produzione, sottraendo competenze e responsabilità ad interi uffici e a singole persone, emarginando una parte del personale presso uffici fantasma.

Ciò significa, tra l'altro, dipendenti regolarmente stipendiati, pur non svolgendo alcun lavoro, come « nell'ufficio culturale » inesistente, sia come organizzazione, sia come spazio fisico, l'ufficio stampa, che con ben 5 dipendenti, non svolge il suo importante ruolo, l'ufficio allestimento scenico dove il direttore, Carollo, (un neo dirigente beneficiario delle elargizioni della gestione del commissario Cardia) che si limita a svolgere la funzione di esecutore, gestendo l'ufficio come una privata « bottega », calpestando le conquiste sindacali: il centro di avviamento al teatro lirico dell'ente, che, con il suo organico carente, non ha nessuna funzione pratica, tranne che per la scuola di danza, certo non esigente.

La CGIL-FILS, in un suo duro ed articolato documento, ha denunziato con chiarezza tutto ciò. Così anche i lavoratori comunisti con una nota della cellula aziendale, nella quale si poneva all'attenzione dell'opinione pubblica la vanificazione degli impegni programmatici assunti al momento dell'insediamento dal sovrintendente e dal direttore artistico.

Sergio Rubino

ESTATE'80

TOUR DELL'ALBANIA
7 gg. da Bari in nave 11 agosto — Lit. 310.000
ATENE E L'ARGOLIDE
9 gg. da Bari in nave 9 agosto — Lit. 330.000
ATENE E RODI
9 gg. da Bari in nave 9 agosto — Lit. 370.000
MOSCA E LENINGRADO
9 gg. da Bari in aereo 13 agosto — Lit. 590.000

Sono inoltre a disposizione i programmi delle prestigiose compagnie:
AVIATOUR - ALPITOUR - FRANCOROSSO - ITALTURIST
I GRANDI VIAGGI - MONDADORI - KUONI - VACANZE
VALTUR - VENTANA - VISITANDO IL MONDO
TURISANDA - YUGOTOURS - CROCIERE COSTA
SIOSA - LAURO ETC.

italvacanze
70122 Bari - via Piccinni, 36 - tel. 080/216944
E PRESSO TUTTE LE AGENZIE DI VIAGGI

UNITÀ VACANZE
JUGOSLAVIA
soggiorni al mare
UNITA VACANZE

Solo promesse (e leggi bloccate) dai governi nazionali e regionali

Per i trasporti la Sardegna non imbocca nessuna strada

Ancora senza sistemi di sicurezza l'aeroporto di Cagliari - Le ferrovie hanno un nemico potente, la Fiat - Anche per i traghetti tutto è « in alto mare »

ORMAI accade sempre più spesso: quando si parla di trasporti nei giornali sardi vi è quasi una gara a confondere le idee con articoli allarmistici tanto sterili quanto inefficaci. Eppure talvolta giornalisti di valore si sono impegnati in articoli non puramente descrittivi delle deficienze, dei ritardi, degli errori, del disimpegno effettivo e delle sostanziali responsabilità, vecchie e nuove, del Governo centrale e Regionale, così come si esprime da oltre trent'anni con la decisiva preminenza della DC. Purtroppo oggi c'è da registrare un sostanziale regresso da un traguardo che era stato faticosamente raggiunto gli anni scorsi, e cioè la chiara consapevolezza che in Sardegna, come in tutto il Mezzogiorno e nell'intero Paese, la questione dei trasporti è innanzitutto un problema politico e che anche la soluzione o meno di questo problema, sia in generale che negli aspetti particolari, deriva direttamente ed è comunque sempre connessa alle scelte che vengono fatte o non fatte dal Governo nel suo insieme o dai diversi Ministri.

Stranamente sembra che oggi si lavori per oscurare la responsabilità politica di chi governa a Roma e a Cagliari.

Oggi in Sardegna come altrove o si ha il coraggio di dire con precisione da chi dipendono le scelte mancate o sbagliate, i ritardi paurosi nell'approvazione o nell'attuazione di determinati programmi, o si ha questo coraggio, oppure si fa danno alla Sardegna e si scrivono tutt'al più solo articoli per raccontare in modo allarmistico o pessimistico determinati fatti, mentre intanto passano sulle teste di tutti le vere scelte. Credo, a scanso di equivoci, che sia più che giusto protestare e scandalizzarsi perché nell'aeroporto di Cagliari le cose vanno sempre male, sia per quanto riguarda la funzionalità delle apparecchiature di sicurezza, sia per quanto riguarda la entrata in funzione di nuovi servizi come la nuova aero-stazione. Ma perché non dire anche che a governare il Ministero dei trasporti e quindi l'aviazione civile in Italia abbiamo avuto in questi anni uomini e partiti (DC-PSDI) che hanno continuato a far chiacchiere invece di agire.

Dopo il tragico incidente di Cagliari il Governo ha presentato in Parlamento un disegno di legge per assumere in via straordinaria 15 ispettori di volo. A noi che gli obiettavamo che il Governo aveva violato da oltre 2 anni la legge che lo obbligava a presentare il piano degli aeroporti con i relativi programmi di investimento e che inoltre da diversi anni non aveva utilizzato né finanziamenti già esistenti, né le attrezzature di sicurezza disponibili per dotare tutti gli aeroporti di più moderne apparecchiature, il de on. Ciccardini, sottosegretario ai trasporti nel governo precedente, ci rispondeva: se non mi date gli ispettori di volo, non posso controllare niente, né se vanno bene i piloti, né se funzionano le apparecchiature di sicurezza, né procedere al loro periodico controllo e taratura, oggi l'aviazione civile italiana dispone di un solo ispettore di volo di fronte agli otto previsti in organico. Il Parlamento italiano ha approvato la legge da mesi. Gli ispettori di volo potevano quindi essere assunti. Ancora oggi però l'aviazione civile ha un solo ispettore di volo!

Allora a che serve strillare perché a Cagliari come in tanti altri aeroporti le apparecchiature di sicurezza non funzionano regolarmente, non sono tempestivamente riattivate, non vengono tarate in tempi brevi. C'è adesso un nuovo Ministro e un nuovo sottosegretario. E' possibile controllare se stanno facendo il loro dovere? Oppure se si occupano di affari clientelari?

Ferrovie. Nella passata legislatura il Parlamento aveva iniziato la discussione sul nuovo programma di investimenti in questo settore decisivo. Il lavoro fu interrotto per la fine della legislatura. Il governo poteva però già dall'agosto '79 ripresentare subito lo stesso disegno di legge. Lo ha ripresentato soltanto il 7 marzo 1980! Nel nuovo programma ci sono importanti finanziamenti per la Sardegna come quelli relativi alla elettrificazione in monofase. Ne ha parlato a Cagliari di recente il Direttore Generale delle ferrovie. Il Parlamento ha già iniziato la discussione del disegno di legge. Questo progetto però ha un potentissimo nemico: la FIAT. Finora non risulta che il Ministro Formica abbia respinto le pressioni della FIAT contro i programmi di elettrificazione di linee ferroviarie che interessano soprattutto il Sud. Verificheremo presto in Parlamento se il nuovo governo sostiene scelte corrispondenti agli interessi del Sud oppure agli interessi dei gruppi capitalistici privati in grado purtroppo di usare forme di pressione ben più forti di quelle che possono essere espresse dalle povere regioni Meridionali.

Per la prima volta dopo 35 anni da quando è sorta la Repubblica giacciono in Parlamento 4 proposte di legge che riguardano il potenziamento del sistema dei trasporti relativi alla Sardegna e la nota questione della perequazione tariffaria. La 10. commissione della Camera ha iniziato da mesi l'iter di queste leggi. Sono stati anche ascoltati diversi interlocutori interessati; la *Tirrenia*, gli armatori privati, le Ferrovie dello Stato. Presto sarà sentita la Regione sarda. Finora però il governo, quello di ieri e quello di oggi, non ha manifestato alcun interesse per i lavori della Commissione su questa materia. Eppure oggi è quella la sede dove si dovrà decidere e dove il governo non potrà più sfuggire alle scelte che gli competono.

Allora a che serve strillare, come spesso viene fatto nella stampa sarda, contro i ripetuti aumenti delle tariffe aeree o ferroviarie e non chiamare mai in causa le precise responsabilità governative in ordine all'impegno più volte assunto di trovare una soluzione adeguata per il problema complessivo dei trasporti relativi alla Sardegna?

Inoltre il governo era obbligato dalla legge a presentare da circa 2 anni un programma di risanamento tecnico ed economico e di ammodernamento del sistema delle ferrovie in concessione. Non solo non ha presentato il programma, ma ha fatto circolare delle proposte in base alle quali, per quanto riguarda la Sardegna, invece di proporsi il recupero e l'ammodernamento di questo sistema (salvo pochi tronchi irrecuperabili) se ne propone pressoché il totale smantellamento e sostituzione con mezzi gommati. Scelta questa antistorica e negativa come la crisi energetica da un lato e le esperienze positive in materia di ferrovie a scartamento ridotto, fatte in Giappone e in Svizzera, dimostrano. Allora perché le ferrovie in concessione sono solo argomento di dileggio folcloristico e non diventano un elemento di accusa grave per chi ancora oggi continua a consentire uno spreco enorme di risorse materiali ed umane che può essere diversamente utilizzato.

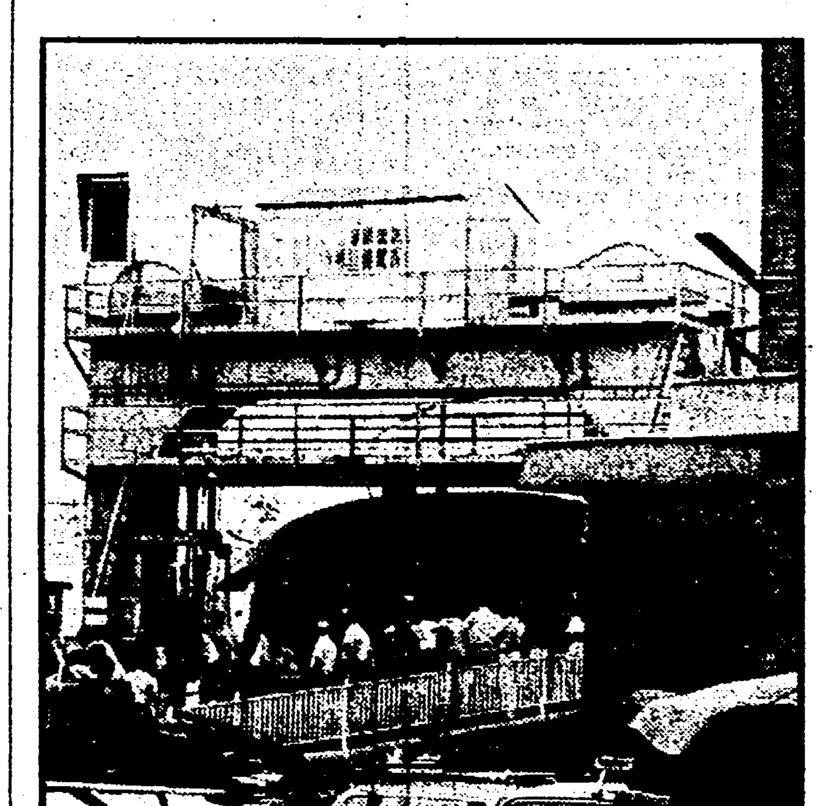
Per non parlare della situazione dei porti sardi dove a fronte di pur insufficienti ma tuttavia cospicui finanziamenti (circa 80 miliardi) si continua a non spendere una lira. Perché allora non chiamare in causa proprio il ministro dei Lavori Pubblici e per la parte che gli compete quel Signorello, ministro della Marina Mercantile, che inaugurando la Fiera di Cagliari qualche settimana fa ha ripetuto con immutato candore le stesse frasi con cui da oltre 30 anni i ministri dc ingannano la Sardegna. I vostri problemi sono alla nostra più viva attenzione, stiamo studiando con impegno le vostre questioni, faremo tutto il possibile. Vedremo presto se il ministro Signorello saprà schierarsi dalla parte degli interessi della Sardegna oppure da quella degli armatori privati.

Infine un'ultima considerazione sul ruolo della Regione. E' vero, la stampa sarda registra con notevole puntualità tutte le affermazioni, le dichiarazioni e persino le telefonate dell'assessore ai Trasporti. E' un fatto importante che si segua con attenzione tutta l'attività, per così dire teorica, dell'on. assessore. Saremmo ancora più lieti se la stampa sarda seguisse con altrettanta attenzione e coraggioso impegno anche l'operato concreto dell'assessore e della Giunta regionale in materia di trasporti, dove fra l'altro vi sono anche responsabilità e competenze dirette.

Per parte nostra non staremo a guardare, ma continueremo a fianco dei lavoratori interessati e delle popolazioni sarde, non solo ad agitare vecchi e nuovi problemi, ma soprattutto ad indicare concretamente delle soluzioni, attraverso proposte che obblighino tutti a pronunciarsi e a non sfuggire più alle loro responsabilità.

Mario Pani

«Signori si scende: il treno in salita non ce la fa»



Le lunghe file ai traghetti in attesa dell'imbarco possono durare anche giorni. I disagi per i passeggeri non sembrano però preoccupare né il governo né la giunta regionale. A destra, la stazione di Dolianova, lungo uno dei tanti tratti ferroviari dati in concessione ai privati che succhiano soldi senza garantire un servizio decente

Dalla nostra redazione

CAGLIARI — *Arriva a Cagliari alle 7,15 e attraversa la città ancora semi addormentata, sferragliando. Dai suoi finestrini emergono — nelle brume del primo mattino — i volti disfatti dei viaggiatori: uomini con la tuta da operaio, studenti con i capelli bagnati per farli diventare lisci, donne dal viso bianco come il gesso e gli occhi rossi per la grande stanchezza. E' il trenino delle ferrovie complementari sarde che percorre il tragitto tra la Barbagia e Cagliari, tutti i giorni. Attraversa tratti di pianura, ondulate colline e rocce granitiche, con lentezza esasperante. Quando arriva nella zona di Senorbì, in Trexenta, sulla salita più ardua arranca pesantemente.*

Si racconta che una volta un gruppo di cagliaritani desiderosi di conoscere quelle zone così poco collegate al resto della Sardegna, decidessero di montare sul trenino tutti assieme, un centinaio circa. Accadde di buona domenica. « Is cittadinus » presero il posto che nei giorni feriali era occupato da quei pochi sparuti chiamati « is biddaius », operai, donne e studenti dell'interno. Così il trenino, strapieno per una sola volta nella sua vita di gente allegra in giornata di festa, tentò di inerpicarsi. Forse per disabitudine, magari perché il motore era vecchio e stanco, alla prima vera salita l'equipaggio fu costretto a scendere perché il troppo peso impediva al treno di avanzare.

Però quel treno, pur così lento, è sempre comunque utile. Si tratta dell'unico mezzo di collegamento tra il capoluogo e la Barbagia di Seui, una zona interna quasi sperduta. Certo, se viaggiasse più veloce sarebbe meglio. Tanti costretti oggi a servirsi dell'automezzo privato, magari a gruppi e dividendo le spese di benzina, sceglierebbero il mezzo pubblico.

Ma in Sardegna i treni hanno un record: sono i più lenti del mondo. Africa compresa. Da Cagliari a Sassari con le F.S., per fare 200 chilometri ci vogliono più di 6 ore. Da Sassari ad Alghero, un tiro di schioppo, uno di quei piccoli trenini impiega due ore.

« Era l'87 e l'88 che un grido di gioia si sparse in un momento. Lo raccolsero i nostri padri esultanti, commossi. Attendevano da molto il lieto evento ». Così i primi versi di una poesia — forse ingenua, ma capace di cogliere la reale esultanza della popolazione e la importanza sociale dell'evento — salutano l'ingresso della ferrovia nella dimenticata Sardegna. Un ingresso che « è evento di itinerari e di percorsi ».

La poesia prosegue narrando di « un trenino, benché camminasse lento, avrebbe facilitato contatti e soccorsi del popolo sardo dimenticato e scontento ».

E' una rima alternata che porta una data recente: il 1974. Ma sembra scritta proprio a ridosso degli anni novanta dello scorso secolo, quando entrarono in funzione le prime linee Cagliari-Macomer-Sassari, Macomer-Nuoro e Nuoro-Alghero. I versi portano l'alone mitico dei tempi in cui la ferrovia, cancellando le distanze e favorendo gli scambi, sintetizzava il miraggio di un progresso sociale facile e comodo per tutti. Un mito interclassista che nascondeva alle sue spalle tanti altri miti. Erano miti affascinanti per far star buona la povera gente. Ora è diverso: la società dei consumi cresce, lo sviluppo capitalistico anche in Sardegna forgia nuovi miti (ad esempio cattedrali nel deserto) ed uccide i vecchi modelli. Ecco che la ferrovia non serve più.

Seicentotrenta chilometri di ferrovia, secondo lo Stato, devono essere drasticamente ridimensionati. Allo stesso modo si deve procedere per le vetture diesel elettriche. Quindici anni fa (tenendo fede al vecchio detto « pinta la legna e portala in Sardegna ») quelle « carcasse » furono riammodernate e mandate nell'isola dal continente, dove avevano svolto già parecchi anni di servizio. Invece delle linee Sorgono-Arbatax, macomer-Bosa, Tempio-Palau, il governo propone un servizio di autobus.

« La soluzione degli autobus — dicono al sindacato — non risolve un bel niente. Ci sono grossi problemi di viabilità. In certe tratte difficilissime non esistono strade, ma solo tornanti e curve mozzafiato ».

E allora? Quale soluzione è praticabile, dal momento che i collegamenti ferroviari dell'isola non possono continuare a vivere in un clima di eterna precarietà? I sindacati si dichiarano contrari allo smantellamento, non solo e non tanto perché manderebbe sulla strada migliaia di lavoratori, ma anche perché provocherebbe caos e disagi ancora maggiori.

« Chiediamo — sostiene il compagno Ignazio Trincas, segretario regionale della Filt-Cgil — il risanamento e la ristrutturazione di tutte le ferrovie concesse. Prima bisogna affrontare la questione in termini globali », e spiega: « Occorre integrare le ferrovie nel sistema dei trasporti, con una scelta a livello di territorio. Cioè si devono eliminare i doppioni. In altre parole chiediamo che sia evitato l'intreccio delle linee: ad esempio, Lanusei-Sanlui, dove opera anche l'Arst, l'azienda regionale dei trasporti. E' evidente che si deve puntare su una linea unica, ma bene organizzata ».

Come si vede, un piano dettagliato e piuttosto organico quello dei sindacati. Un piano ben lontano dai drastici provvedimenti proposti dal governo. Quest'ultimo, in definitiva, cela malamente il proposito di fare le cose subito e in fretta.

Cosa c'è dietro? Nonostante il mito, le ferrovie sarde hanno tutta una storia padronale che, neppure tanto velatamente, prosegue ancora oggi. Le ferrovie complementari si trovano da dieci anni sotto gestione commissariale. La lotta per la gestione pubblica iniziò invece venti anni fa. Si combatte contro i vecchi padroni, che ebbero la concessione (come molte altre concessioni e possedimenti in terra di Sardegna) da Casa Savoia. «Is Meris» erano i conti Pasquini che stavano nella capitale e possedevano anche altre ferrovie (le Calabro Lucane, tanto per intedenrci). Fu una gestione concepita in termini di profitti. Tutt'ora essi prendono 37 miliardi l'anno. Il contributo è previsto da una legge chiamata con parole che risultano una volta tanto veritiere: « Contributo alla passività ».

« La Regione sarda — formulano così i sindacati la loro proposta conclusiva — con la nuova delega amministrativa dovrebbe gestire le ferrovie concesse, mantenendo il contributo statale. A tutt'oggi, la giunta sarda non ha predisposto nessun piano sui progetti, né ha dato corso alla applicazione della legge sulla delega amministrativa. Dorme sonni tranquilli, la giunta sarda, ed i conti Pasquini incassano tranquillamente i miliardi ».

Dai treni lumache stanno scendendo « is biddaius ». Arrivano alla stazione di S. Benedetto, sul trenino che frutta ancora tanto ai conti Pasquini. Arrivano gli operai, le donne, i primi studenti, stanchi morti. Se ci parli, non ti chiedono la « Freccia del Sud » né « il pugno rotante di Goldrake »: vorrebbero un treno appena appena più lesto, un treno di quelli veri, non una « antica fantasia ».

Giuseppe Podda

La FIAT: «... ma Nerone devo essere io»

E' di pubblica opinione la notizia che la FIAT ha inviato alla direzione generale delle Ferrovie dello Stato la richiesta, corredata di un dossier, di sopprimere dal piano integrativo FS il programma di elettrificazione di alcune centinaia di chilometri di strada ferrata nel Paese, comprese le linee della Sardegna da ammodernare, dove un realistico progetto prevede l'elettrificazione a corrente monofase, novità assoluta per l'Italia, con la collaborazione di industrie IRI del settore, Ansaldo in testa. La FIAT indica che la trazione con locomotive diesel dà la stessa resa di quella con locomotive elettriche. Non è questa la sede per riaprire la polemica sulla funzionalità e razionalità del sistema elettrico rispetto a quello diesel. Alcune cose occorre però dirle.

1) L'Italia non è un paese del terzo mondo, in via di svezzamento, ma un paese industrializzato capace di produrre alte tecnologie elettroniche connesse alla produzione di materiale ferroviario con propulsione elettrica.

2) Il sistema di alimentazione che si vuole introdurre in Sardegna è tra i più moderni, da essere definito la trazione del futuro, in continua espansione in paesi industrializzati, tra i quali Francia e Unione Sovietica. E una volta realizzata la elettrificazione a corrente monofase in Sardegna, l'Opera rappresenterà ai paesi in via di sviluppo ai fini delle esportazioni, le capacità produttive italiane.

3) Se la elettrificazione di una linea ferroviaria comporta spese iniziali maggiori di una linea con sola trazione diesel, i costi di esercizio ripagano degli investimenti iniziali. Con conseguenze quasi zero di inquinamento.

4) Si comprende il perché la FIAT sostiene la trazione diesel: la FIAT da sola non produce locomotive elettriche e teme la concorrenza delle industrie irizzate.

5) Se la FIAT ha problemi di gestione e produzione non può condizionare né i programmi di altre aziende italiane né l'aggiornamento tecnologico del materiale fisso e rotabile delle ferrovie italiane. Promuova una massiccia esportazione delle locomotive diesel in tutto il mondo, magari consultando le riviste inglesi Railway Gazette International *e* International Railway Journal, *che mensilmente recano le cifre degli enormi affari che si possono realizzare con l'esportazione di materiale ferroviario. Non ci pare che su queste riviste compaia la pubblicità Fiat. E' troppo comodo il regime protezionistico!*

6) La FIAT fa maturare la convinzione di volere campo libero in Italia (ricordiamo un momento l'affare Alfa Romeo-Nissan), allora perché ha concluso l'accordo con il colosso tedesco-occidentale AEG-Telefunken per l'elettronica pesante senza curarsi delle conseguenze negative per le industrie italiane?

Si trae la convinzione che la FIAT si vuol paragonare a quel tale che era solito ripetere: « Voglio essere del partito di Nerone, ma Nerone devo essere io ».